Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 5. Warszawa, 24 stycznia 1936 r. Rok XVIII

18. LOTNICTWO CYWILNE.

TREŚĆ:

SPRAWY LOTNICTWA CYWILNEGO.

15.

Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 28 października 1935 r. o unormowaniu i ułatwieniu sposobów porozumiewania się statków powietrznych z polskiemi statkami handlowemi na pełnem morzu.

(Przedruk z „Monitora Polskiego" Nr. 260 z dn. 13.XI.35 r., poz. 318).

Na podstawie § 2 pkt. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1921 r. w sprawie przekazania Ministrowi Przemysłu i Handlu wszystkich spraw, związanych z marynarką handlową (Dz. U. R. P. Nr. 103, poz. 742) zarządzam, co następuje:

§ 1. Przy spotkaniu na pełnem morzu przelatującego statku powietrznego każdy polski statek handlowy morski winien przyjąć zlecenie statku powietrznego, nadane przy pomocy sygnałów, określonych w załączniku do niniejszego zarządzenia, i potwierdzić przyjęcie zlecenia bądź przez podanie sygnałów świetlnych serji „T" Kodu Morse'go, bądź, o ile to jest w dzień, flagą o pasach pionowych w kolorach białym i czerwonym.

§ 2. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie w 30 dni po dniu ogłoszenia.

Minister Przemysłu i Handlu:
(—) *Dr. Górecki Roman.*

Załącznik do zarządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 28.X. 1935 r. (poz. 318).

1) Jeżeli samolot pragnie nawiązać łączność ze statkiem morskim, a jest niezdolny do tego przy pomocy aparatów sygnalizacji radjoelektrycznej lub sygnalizacji dziennej, zatacza koła nad statkiem na małej wysokości;

2) ponadto w wypadkach bezpośredniego niebezpieczeństwa daje, o ile to jest możliwe, serję zielonych wystrzałów rakietowych lub też zapala zielone światło;

3) W wypadku, gdy samolot pragnie wezwać statek na pomoc dla statku morskiego lub samolotu, znajdującego się w niebezpieczeństwie, wtedy po zatoczeniu kół na wysokości, przewidzianej w punkcie 1), odlatuje w kierunku statku morskiego lub samolotu, znajdującego się w niebezpieczeństwie;

4) samoloty cywilne, krążąc nad statkiem, nie powinny nigdy lecieć na małej wysokości, za wyjątkiem wypadków, gdy przekazują wiadomość lub też mają wykonać specjalne zlecenie.

Nr. L. II-201/1/36.

16.

Obwieszczenie Ministerstwa Komunikacji Nr. L-IV/915/17/35 z dnia 4-go grudnia 1935 r. w sprawie czasowego zamknięcia do użytku publicznego lotniska w Łodzi.

(Przedruk z „Monitora Polskiego" Nr. 17 z dn. 22. I. 1936 r., poz. 27 r.).

W wykonaniu postanowień § 26 ust. (3) i (4) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorje oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. Nr. 18, poz. 142), Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że dn. 4 grudnia 1935 r. zarządziło zamknięcie aż do odwołania lotniska w Łodzi, ogłoszonego w wykazie lotnisk, dołączonym do obwieszczenia Ministerstwa Komunikacji Nr. L-II/219/1 z dnia 21 marca 1934 r. w sprawie istniejących na obszarze Polski lotnisk użytku publicznego (Monitor Polski Nr. 81, poz. 120, przedruk Dz. Urz. Min. Kom. z 1934 r. Nr. 14, poz. 79).

Nr. L-II/201/1/36.

Za Kierownika Departamentu:
(—) *A. Domes.*
Podpułkownik Pilot.

17.

Nr. L. II/213/2/36 z dnia 14 stycznia 1936 r. w sprawie przyjmowania do przewozu kolejowego na podstawie biletów lotniczych bagażu podróżnych P. L. L. „LOT".

Na zasadzie postanowienia przepisu wykonawczego do § 31 Część I Taryfy osobowej, bagażowej i ekspresowej kolei żelaznych (T. O. I.), ogłoszonej w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych z 1935 r. Nr. 47, poz. 604, bagaż podróżnych, jadących samolotami Polskich Linij Lotniczych „LOT", może być przyjmowany do przewozu koleją, jako bagaż na podstawie biletów lotniczych pomiędzy miejscowościami, wskazanemi na tych biletach.

18.

Nr. L. II/225/1/36 z dn. 14 stycznia 1936 r. w sprawie robót wzbronionych młodocianym i kobietom w lotnictwie.

W Dzienniku Ustaw z 1935 r. Nr. 78 pod poz. 484 zostało ogłoszone rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 3 października 1935 r. o robotach wzbronionych młodocianym i kobietom.

Do rzędu robót wzbronionych w lotnictwie młodocianym obojga płci zostały zaliczone roboty mechaników i pilotów na samolotach.

Przez młodocianych rozumie się, zgodnie z postanowieniem art. 2 ustawy z dnia 2 lipca 1924 r. w przedmiocie pracy młodocianych i kobiet (Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 636), osoby płci obojga w wieku od lat 15 do ukończenia lat 18.

19.

Nr. L. II/260/1/36 z dnia 14 stycznia 1936 r. w sprawie przepisów o międzynarodowym przewozie poczty lotniczej.

W Dzienniku Ustaw z 1935 r. Nr. 93, poz. 589 została ogłoszona Światowa Konwencja Pocztowa, podpisana w Kairze dn. 20 marca 1934 r. wraz z szeregiem dołączonych do niej porozumień.

Do konwencji tej są dołączone postanowienia, dotyczące przewozu poczty listowej drogą powietrzną, które uważa się, zgodnie z art. VII Protokółu końcowego Konwencji, za stanowiące integralną część Konwencji oraz Regulaminu wykonawczego do niej.

Nadto, jako załącznik do Porozumienia o paczkach pocztowych oraz Regulaminu wykonawczego do tego Porozumienia, zostały ogłoszone postanowienia, dotyczące przewozu paczek pocztowych drogą powietrzną.

20.

Nr. L. IV/945/2/36 z dnia 9 stycznia 1936 r. w sprawie zachowania środków ostrożności przeciwpożarowej i postępowania w razie pożaru przez osoby zatrudnione w portach lotniczych Ministerstwa Komunikacji.

Osoby zatrudnione w portach lotniczych Ministerstwa Komunikacji obowiązane są, pod groźbą wydalenia z pracy oraz przewidzianych

ustawowo sankcyj karnych, do przestrzegania następujących środków ostrożności przeciwpożarowej i postępowania w razie pożaru:

A. Środki ostrożności.

§ 1. Wszyscy pracownicy portów lotniczych obowiązani są do zachowania jaknajdalej idącej ostrożności w kierunku zapewnienia bezpieczeństwa ogniowego, a w szczególności do:

1) Ścisłego przestrzegania zarówno w godzinach pracy, jak i w przerwach zakazu palenia papierosów, cygar, fajek i t. p. na: stacjach benzynowych, w hangarach, magazynach, warsztatach i innych pomieszczeniach oraz miejscach, dla których zakaz ten jest przewidziany,

2) Ścisłego przestrzegania zakazu palenia tytoniu na starcie,

3) Ścisłego przestrzegania zakazu używania otwartego ognia (kuźnie polowe, lampy lutownicze, primusy, świece i t. p.) w miejscach przechowywania: materjałów pędnych i łatwopalnych, w hangarach, magazynach i innych pomieszczeniach, dla których przewidziany jest zakaz palenia.

Jedynie w hangarach montażowych dopuszcza się przy zastosowaniu jaknajwiększych ostrożności używanie aparatów do spawania, a w innych hangarach, nie służących stale jako montażowe tylko za każdorazowem zezwoleniem Kierownika placówki P. L. L. „Lot" (względnie jego zastępcy) jednak na jego odpowiedzialność i po uprzedniem zgłoszeniu zamierzonego spawania zawiadowcy portu.

4) Gaszenia ognia i wystudzanie żużla w paleniskach po ukończeniu pracy, jak również zabezpieczania pieców gazowych i elektrycznych.

5) Zamykania paleniska, a po wypaleniu się opału, popielnikowych drzwiczek w piecach.

6) Zwracania uwagi, aby wszystkie silniki po ukończeniu pracy były wyłączone i odpowiednio zabezpieczone.

7) Przestrzegania, aby w chwili mycia samolotów lub innych przedmiotów arymolem, bądź innemi łatwopalnemi substancjami, nie były wykonywane inne prace przy obmywanym przedmiocie.

8) Przestrzegania, aby po ukończeniu pracy codziennej wszystkie materjały łatwopalne, jak benzyna, nafta, arymol, aceton i t. p. nie zostawały w pomieszczeniach pracy, lecz były oddawane na przechowanie do magazynów specjalnie na ten cel wyznaczonych.

9) Przestrzegania, aby szmaty zaoliwione i zużyte były wrzucane do specjalnych żelaznych skrzyń po ukończeniu pracy usuwanych na zewnątrz budynków.

10) Zatrzymywania, względnie nieuruchomiania iskrzących się silników.

11) W razie rozlania materjału pędnego, — posypania danego miejsca natychmiast piaskiem i następnie usunięcia go na wyznaczone miejsce.

§ 2. Surowo zabrania się:

1) Rozpalania ognia lub dorzucania paliwa do pieców na dwie godziny przed ukończeniem pracy.

2) Przechowywania w schówkach stołów warsztatowych, szafach, szufladach, znajdujących się w hangarach, magazynach i t. p. materjałów łatwopalnych (zapałki, zapalniczki, czyściwo, szmaty zaoliwione i inne materjały łatwopalne).

3) Porzucania w warsztatach lub gdziekolwiek indziej na terenie portu lotniczego czyściwa, szmat zarówno czystych jak i przesiąkniętych materjałami palnemi, niedopałków papierosów i zapałek (poza specjalne naczynia z wodą, umieszczone w palarniach) i t. p.

4) Przechowywania lub pozostawiania w szafkach na ubrania i w ubraniach względnie kombinezonach i t. d. tam pozostawianych, jakichkolwiek przedmiotów łatwopalnych, zapałek, niedopałków papierosów i t. d.

5) Gromadzenia rupieci, śmieci i t. d. poza śmietnikami.

6) Rozpalania ognisk na dziedzińcach w odległości mniejszej jak 50 m. od budynków, samolotów, ogrodzenia stacyj benzynowych, składu materjałów i wogóle przedmiotów, mogących ulec zapaleniu, w pozostałych zaś miejscach na terenie portów lotniczycb — bez uprzedniego zawiadomienia dyżurnego strażaka.

7) Używania benzyny, nafty i innych łatwopalnych płynów do rozpalania ognia w paleniskach, jak również dolewania tych materjałów do palących się ognisk.

8) Wprowadzania do hangarów samolotów, samochodów bez przeprowadzenia każdorazowej ścisłej kontroli szczelności zbiorników paliwa, względnie wprowadzania samolotów lub samochodów ze ziornikami nieszczelnymi.

9) Zapuszczania jakichkolwiek silników spalinowych w hangarach, magazynach i na ogrodzonych terenach stacyj benzynowych lub wjeżdżanie tam z uruchomionemi silnikami, z wyjątkiem traktorów, służących do wprowadzania i wyprowadzania samolotów.

10) Zastawiania lub utrudniania dostępu do urządzeń przeciwpożarowych oraz obwieszania ich przedmiotami lub zasłaniania.

11) Używania hydrantów pożarowych, czasz wodnych i urządzeń przeciwpożarowych do innych celów jak przeciwpożarowych.

12) Zanieczyszczania piasku w skrzyniach, wlewania jakichkolwiek płynów i t. d.

13) Oczyszczania i sprawdzania świec silników w hangarach, w magazynach lub na stacjach benzynowych; badanie świec przy użyciu prądu elektrycznego może się odbywać tylko w specjalnie na ten cel przewidzianych pomieszczeniach.

14) Przechowywania materjałów łatwopalnych oraz naczyń po nich poza terenem stacji benzynowej lub specjalnie wybudowanemi pomieszczeniami.

W czasie pracy dopuszcza się posiadanie jedynie w warsztatach i hangarach montażowych potrzebnych w danym dniu materjałów łatwo-

palnych w ilościach potrzebnych do dziennego użytku przy zachowaniu jaknajdalej idącej ostrożności. Po skończeniu danej pracy materjał łatwopalny, względnie wybuchowy, musi być niezwłocznie wraz z naczyniem przeniesiony do pomieszczeń, przeznaczonych na przechowanie tych materjałów.

15) Samowolnego przestawiania urządzeń przeciwpożarowych na inne miejsca.

16) Wstępu na teren stacji benzynowej osobom tam niezatrudnionym.

17) Nalewania beczek materjałami pędnemi do pełna lub pozostawiania ich otwartemi oraz niezabezpieczonemi przed promieniami słońca.

18) Zrzucania beczek i uderzania niemi.

19) Wjeżdżania lokomotyw na teren stacji benzynowej, na pozostały zaś teren portu — bez siatki ochronnej na kominie oraz przy otwartej dmuchawce i otwartej klapie popielnika.

20) Przechowywania butli z tlenem, acetylenem, powietrzem lub innych materjałów mogących stanowić niebezpieczeństwo wybuchu, poza miejscami na ten cel wyznaczonemi.

21) Napełniania zbiorników samolotów i samochodów paliwem w czasie uruchamiania silników lub przy uruchomionych silnikach.

22) Suszenia drzewa na kotłach, piecach lub obok nich w odległości mniejszej jak 1 m., oraz przechowywania słomy, wiór i t. p. w kotłowniach, piwnicach, strychach i poza miejscami, dla których zakaz ten jest nieobowiązujący.

23) Wywożenia popiołu i żużla na inne niż wyznaczone miejsca; żużel i popiół gorący należy natychmiast po wywiezieniu zalać wodą.

24) Składania węgla w sterty wyżej jak 2,5 m. (dwa i pół metra).

25) Magazynowania miału węglowego ponad 50 ton i grubość warstwy ponad 40 cm.

26) Samowolnego wstawiania do pomieszczeń przenośnych pieców.

27) Przyrządzania na gorąco łatwopalnych zapraw do podłóg.

§ 3. Zawiadowca portu oraz Kierownik placówki (Oddziału P. L. L. „Lot" lub ich zastępcy obowiązani są solidarnie do pilnowania, aby:

1) Kominy wszystkich budynków były sprawdzane w przepisanych terminach, przyczem wszelkie wady, mogące spowodować niebezpieczeństwo pożarowe, było usuwane we właściwym czasie.

2) Pęknięte rury wodociągowe, zepsute hydranty, uszkodzone lub zużyte przyrządy przeciwpożarowe, jak również wszelkiego rodzaju uszkodzenia izolacji przewodników elektrycznych, uszkodzone bezpieczniki elektryczne były natychmiast po spostrzeżeniu uszkodzenia naprawione.

3) Tor dla bram hangarowych był zawsze wolny i czysty.

4) Pajęczyny w budynkach były usuwane.

5) Klucze od wszystkich bez wyjątku drzwi były po ukończeniu pracy oddawane do pomieszczeń na ten cel przeznaczonych, dostępnych dla dyżurnych (stróży). Klucze z numerami powinny być wieszane na tablicach z odpowiednią numeracją.

6) Po skończonej pracy, odpowiedzialni pracownicy skontrolowali dany objekt przed zamknięciem bram (drzwi) i stwierdzili przedewszystkiem:

a) czy kto nie pozostał wewnątrz,
b) czy w paleniskach niema ognia,
c) czy silniki elektryczne są wyłączone i światło zgaszone,
d) czy niema skrzynek ze szmatami zaoliwionemi, porozrzucanych szmat zaoliwionych, wiór, śmieci, rozlanej oliwy, benzyny i t. d.,
e) czy nie znajdują się gdziekolwiek niedopałki papierosów i czy z palarni usunięto niedopałki papierosów,
f) czy niema pozatem jakichkolwiek możliwości powstania niebezpieczeństwa pożaru.

W razie stwierdzenia jakiegokolwiek z wyżej wymienionych faktów, wyznaczony pracownik usuwa natychmiast niebezpieczeństwo pożaru i o zauważonem przekroczeniu melduje Kierownikowi placówki P. L. L. „Lot" lub Zawiadowcy portu.

7) Hydranty były oczyszczane ze śniegu i lodu.

8) Trawa była krótko koszona na terenie stacji benzynowej oraz na 50 m. wokół budynków drewnianych i przed wyschnięciem z miejsc tych usuwana.

9) Zmagazynowany w dozwolonych ilościach w składzie węgla — miał węglowy był conajmniej co 10 dni przerzucany lub przekopywany.

10) Zużyte szmaty po wyjęciu ich ze skrzynek żelaznych były natychmiast spalane w kotłowni.

11) Wszyscy pracownicy podpisali pisemne deklaracje, że zapoznali się z treścią niniejszych warunków i obowiązują się do ich przestrzegania.

12) Stan rozmieszczenia urządzeń przeciwpożarowych znany był wszystkim pracownikom.

13) Wszyscy pracownicy umieli używać gaśnice typów, znajdujących się w danym porcie lotniczym.

14) Osoby postronne, mające prawo wstępu na teren portu, ściśle stosowały się do niniejszych warunków.

B. Postępowanie w razie pożaru.

§ 4. Alarm. W wypadku powstania pożaru, pracownik, który zauważy pożar jest obowiązany natychmiast:

1) O ile uważa za możliwe stłumić ogień w zarodku, to powinien to uczynić sam bez wywoływania alarmu.

2) O ile wybucha pożar, którego pracownik sam zagasić nie może, alarmuje niezwłocznie wszystkich pracowników za pomocą sygnałów: bicia w gong, dzwonienia, syreną lub donośnymi okrzykami: pożar.

3) Następnie, bez zwłoki zawiadomić.
a) straż pożarną miejską,
b) straż pożarną wojskową na lotniskach wspólnych z wojskiem,
c) znajdujące się w pobliżu straże pożarne ochotnicze i zakładowe,
d) posterunek policji, — jeśli znajduje się taki w pobliżu, w przeciwnym razie zawiadowcę portu.

§ 5. **Gaszenie ognia.**

1) Na wypadek alarmu pracownicy chwytają znajdujące się w pobliżu gaśnice, szufle z piaskiem i biegną z niemi do miejsca pożaru, gdzie zajmują się pod kierunkiem najstarszego wyszkolonego w pożarnictwiem pracownika akcją ratowniczą: gaszeniem, ewentualnie lokalizowaniem pożaru.

2) W razie pożaru samolotu, przygotowanego do odlotu należy użyć w pierwszym rzędzie gaśnic, znajdujących się na wózkach, które powinny się znajdować przy samolotach.

3) Do gaszenia pożaru silników używać należy przedewszystkiem gaśnic śniegowych (CO_2).

4) Uruchomienie czasz wodnych może nastąpić na polecenie komendanta straży, prowadzącego akcję .

5) W razie ugaszenia pożaru przed przybyciem straży, pracownicy biorący udział w akcji nie oddalają się od miejsca wypadku do czasu przybycia straży.

6) Po przybyciu straży pożarnych, akcją kieruje: komendant straży miejskiej, w czasie nieobecności tejże, komendant straży wojskowej, w razie zaś nieobecności obu wymienionych — komendant miejscowego oddziału.

21.

Nr. L. IV/945/3/36 z dnia 9 stycznia 1936 r. w sprawie postanowień specjalnych bezpieczeństwa pożarowego i postępowania w razie pożaru w Porcie Lotniczym Ministerstwa Komunikacji Warszawa — Okęcie.

Oprócz warunków zachowania środków ostrożności przeciwpożarowej i postępowania w razie pożaru przez osoby zatrudnione w portach lotniczych Ministerstwa Komunikacji, ustalonych zarządzeniem Nr. L. IV/945/3/36 z dnia 9 stycznia 1936 r., obowiązują nadto w Porcie Lotniczym Ministerstwa Komunikacji Warszawa — Okęcie następujące postanowienia specjalne:

I. Alarm.

§ 1. Każdy, kto zauważy niebezpieczeństwo ogniowe, obowiązany jest, poza doraźną akcją ratunkową, zaalarmować niezwłocznie ogół pracowników znajdujących się na terenie środkami alarmowemi: dzwonem alarmowym, syrenami wewnętrznemi, donośnym głosem oraz zawiadomić straże pożarne:

1. Miejską warszawską III oddz. tel. 9-03-43, lub Centr. 08,
2. I-go Pułku Lotniczego tel. 9-21-64.

§ 2. Syreny alarmowe są umieszczone:
Zewnętrzne — w budynku dworca pokój Nr. 1 — biuro Zawiadowcy Portu pokój Nr. 8 — biuro Kierownika ruchu.
Wewnętrzne — Centrala Telefoniczna (pokój Nr. 27 w budynku dworcowym).
Portjernia hangar III (stocznia).

§ 3. Dzwony alarmowe (gongi) znajdują się:
a) w prawej stronie każdego hangaru I, II i III,
przed frontem na zewnątrz,
b) patrząc w kierunku lotniska w przejściu z hangaru III-go do motorowni,
c) przy podjeździe autobusów,
d) na stacji benzynowej,
e) na domu mieszkalnym.

Sygnał alarmowy powinien być ciągły, nieprzerywany, aż do przybycia straży ogniowej.

II. Akcja ratunkowa.

§ 4. W razie alarmu członkowie straży miejscowej, nie będący na miejscu pożaru, biegną na plac zbiórki, to jest: obecnie przed front II-go hangaru, a po wybudowaniu remizy strażackiej — przed nią, celem pobrania potrzebnego sprzętu i natychmiastowego udania się na miejsce pożaru.

§ 5. Inni pracownicy udają się bezpośrednio na miejsce pożaru, gdzie pod komendą starszego spośród pracowników, zajmują się bez zwłoki gaszeniem pożaru gaśnicami, piaskiem lub wodą z kranów pożarnych (hydrantów).

§ 6. Zawiadowca portu po usłyszeniu alarmu, względnie pracownik mający klucz do transformatora, wyłącza natychmiast prąd elektryczny na wszystkich linjach w zagrożonym pożarem objekcie.

§ 7. Po przybyciu miejscowej straży pożarnej, pracownicy przechodzą pod rozkazy komendanta straży.

§ 8. Ratownictwo powinno iść w dwuch kierunkach:
a) ugaszenia lub zlokalizowania ognia,
b) usunięcia z miejsca zagrożonego niebezpieczeństwem materjałów łatwopalnych oraz kosztownego sprzętu lotniczego.

§ 9. Kierujący akcją przeciwpożarową obowiązany jest zapewnić bezpieczeństwo i nadzór nad objektami zagrożonemi pożarem oraz innemi objektami sąsiedniemi, chociaż nie zagrożonemi.

§ 10. Po przybyciu straży pożarnej wojskowej, kierownictwo akcji obejmuje komendant tejże straży, który skolei poddaje się rozkazom komendanta miejskiej straży warszawskiej, — po jej przybyciu.

III. Zakaz palenia.

§ 11. Palenie papierosów, cygar i tytoniu wogóle oraz palenie względnie używanie jakiegokolwiek ognia zabrania się:

a) w hangarach I-szym, II-im i III-cim, z wyjątkiem kuźni, w której dopuszcza się stosowanie ognia, lecz tylko w piecu tam zainstalowanym,
b) w budynku warsztatowo - administracyjnym „B" z wyjątkiem bufetu i stołowni, palarni oraz przedniej części budynku, mieszczącej biura,
c) w dworcu lotniczym „A" zezwala się zasadniczo na palenie tytoniu, z wyjątkiem magazynu celnego, ubikacji dla clenia towarów, w biurze przesyłek „Lotu", w szatni pilotów,
d) na płaszczyźnie przedhangarowej,
e) na terenie o promieniu 40 m. od studzienek benzynowych,
f) na terenie stacji benzynowej,
g) w odległości mniejszej niż 40 m od samolotów niezahangarowanych,
h) w magazynie na szmelc i garażu oraz w odległości mniejszej niż 40 m. od tego budynku,
i) w budynku transformatora,
j) w kanałach dla rur centralnego ogrzewania,
k) na terenie składu węgla,
l) w hamowni, z wyjątkiem biura kierownika,
m) na strychach i piwnicach domu mieszkalnego, z wyjątkiem kotłowni i pralni, gdzie dozwolone jest palenie pod kotłami.

22.

Nr. L-II/311/1/36 z dnia 14 stycznia 1936 r. w sprawie informacyj dla lotników polskich, udających się drogą powietrzną do państw obcych.

1. Algier — W Nr. 44 „Nachrichten für Luftfahrer" z 1935 r. został opublikowany aktualny wykaz lotnisk w tym kraju wraz z krótkiemi ich opisami.

W Nr. 703 „Bulletin de Renseignements de la CINA" z 1935 r. zostało ogłoszone rozporządzenie o warunkach lotów nad obszarami pustynnemi Algieru Południowego.

2. Argentyna — W Nr. 697 „Bulletin de Renseignements de la CINA" z 1935 r. został opublikowany wykaz lotnisk celnych na obszarze Argentyny.

3. Australja — W Nr. 697 tegoż wydawnictwa został opublikowany wykaz lotnisk celnych w Australji.

4. Danja — W Nr. 44 „Nachrichten für Luftfahrer" z 1935 r. opublikowany został przekład zarządzenia władz lotniczych duńskich w sprawie dokonywania przelotów nad osiedlami na obszarze tego państwa.

5. Egipt — W Nr. 50 „Nachrichten für Luftfahrer" z 1935 r. został opublikowany przekład ustawy lotniczej egipskiej z 23 maja 1935 r., wraz z przekładem przepisów o przewozie aparatów fotograficznych oraz przylocie statków powietrznych wojskowych. Równocześnie został opublikowany opis stref zakazanych dla żeglugi powietrznej oraz lotnisk (wraz z planami).

6. Estonja — W Nr. 46 „Nachrichten für Luftfahrer" z 1935 r. zostały opublikowane warunki korzystania z lotniska w Tallinnie.

7. Francja — W Nr. 694 „Bulletin de Renseignements de la CINA" z 1935 r. zostało opublikowane zarządzenie o znakach dla żeglugi powietrznej wzdłuż szlaków kolejowych na północy Francji.

W Nr. 696 tegoż wydawnictwa zostały opublikowane zarządzenia władz lotniczych francuskich, dotyczące:
a) używania lotnisk zamkniętych dla ruchu publicznego,
b) przeszkód dla żeglugi powietrznej koło Paryża.

W Nr. 700 tegoż wydawnictwa został ogłoszony planik oświetlenia nocnego lotniska Bourget-Dugny pod Paryżem oraz zarządzenie w sprawie skasowania kilku lotnisk państwowych.

W Nr. 703 tegoż wydawnictwa zostały opublikowane rozporządzenia o warunkach lotu nad obszarami pustynnemi kolonij francuskich w Afryce ekwatorjalnej i zachodniej.

8. Grecja — W Nr. 699 „Bulletin de Renseignements de la CINA" z 1935 r. został ogłoszony aktualny wykaz lotnisk w Grecji.

9. Hiszpanja — W Nr. 47 „Nachrichten für Luftfahrer" z 1935 r. został opublikowany przekład zarządzenia władz hiszpańskich, wraz z opisem i planem, o ustanowieniu strefy zakazanej dla żeglugi powietrznej na wyspach Balearskich.

W Nr. 702 „Bulletin de Renseignements de la CINA" z 1935 r. zostały ogłoszone trzy układy hiszpańsko-niemieckie w sprawie regularnej komunikacji powietrznej między Hiszpanją a Niemcami.

10. Holandja — W Nr. 696 „Bulletin de Renseignements de la CINA" z 1935 r. został ogłoszony dekret, normujący żeglugę powietrzną cywilną na obszarze Zachodnich Indyj Holenderskich (Surinam i Curaçao).

W Nr. 700 tegoż wydawnictwa zostało ogłoszone zawiadomienie o powstaniu nowych przeszkód w pobliżu lotniska Schiphol w Amsterdamie.

11. Indje Bryt. — W Nr. 44 „Nachrichten für Luftfahrer" z 1935 r. został opublikowany przekład przepisów, normujących przyloty statków powietrznych do obszaru Indyj Brytyjskich.

W Nr. 695 „Bulletin de Renseignements de la CINA" z 1935 r. ukazało się zarządzenie, ustalające flagę żeglugi powietrznej cywilnej dla Indyj Brytyjskich.

W Nr. 696 tegoż wydawnictwa została opublikowana (wraz z planikiem) strefa zakazana dla żeglugi powietrznej przy Bombaju.

12. Italja — W Nr. 44 „Nachrichten für Luftfahrer" z 1935 r. został opublikowany aktualny wykaz lotnisk w Italji.

W Nr. 47 tegoż wydawnictwa został opublikowany przekład przepisów włoskich o przewozie i używaniu na pokładzie statków powietrznych aparatów foto- i kino-fotograficznych.

W Nr. 694 „Bulletin de Renseignements de la CINA" z 1935 r. został opublikowany dekret w sprawie miejsc przelotu granic Italji.

W Nr. 695 tegoż wydawnictwa została ogłoszona ustawa z 8 lutego 1934 r., normująca statut prawny (prawa i obowiązki) personelu aeronautycznego.

W Nr. 700 tegoż wydawnictwa został ogłoszony dekret w sprawie modyfikacji stref zakazanych dla żeglugi powietrznej na obszarze Italji.

13. Niemcy — W Nr. 44 „Nachrichten für Luftfahrer" z 1935 r. została ogłoszona strefa niebezpieczna dla żeglugi powietrznej w obrębie 15 km wokół obserwatorjum Aeronautycznego w Lindenburg, pow. Beeskow-Storkow.

W Nr. 49 tegoż wydawnictwa został opublikowany aktualny wykaz lotnisk otwartych do użytku publicznego w Rzeszy Niemieckiej.

W Nr. 699 „Bulletin de Renseignements de la CINA" zostało opublikowane zarządzenie w sprawie oświetlenia przeszkód (wież kościelnych) przy lotnisku Berlin-Tempelhof.

14. Stany Zjedn. Am. Półn. — W Nr. 44 „Nachrichten für Luftfahrer" z 1935 r. został opublikowany wykaz stref zakazanych dla żeglugi powietrznej w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej.

15. Szwecja. — W Nr. 49 „Nachrichten für Luftfahrer" z 1935 r. został opublikowany przekład rozporządzenia władz szwedzkich, dotyczącego przylotu cudzoziemskich statków powietrznych wojskowych.

W Nr. 697 „Bulletin de Renseignements de la CINA" z 1935 r. zostały opublikowane rozkłady pracy stacyj radjolotniczych i radjogonjometrycznych żeglugi powietrznej oraz godzin nadawania obserwacyj meteorologicznych na obszarze Szwecji.

16. Węgry. — Na lotnisku Mátyásföld pod Budapesztem zostało zainstalowane oświetlenie nocne, składające się z dwóch ruchomych reflektorów po 600.000 świec każdy.

Ponieważ instalacja ta jest tymczasowa, może być uruchomiona tylko w tym wypadku, gdy lotnisko zostanie zawiadomione o potrzebie oświetlenia do godz. 16-ej.

Opłata za oświetlenie wynosi 16 pengő za godzinę i dolicza się do normalnych opłat za lądowanie, przyczem każda rozpoczęta godzina liczy się za całą.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 81017. 24.I.36. 2000.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p., telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

W Nr. 47 tegoż wydawnictwa został opublikowany przekład przepisów włoskich o przewozie i używaniu na pokładzie statków powietrznych aparatów foto- i kino-fotograficznych.

W Nr. 694 „Bulletin de Renseignements de la CINA" z 1935 r. został opublikowany dekret w sprawie miejsc przecięcia granic Italji.

W Nr. 695 tegoż wydawnictwa została ogłoszona ustawa z 8 lutego 1934 r., normująca status prawny (prawa i obowiązki) personelu aeronautycznego.

W Nr. 700 tegoż wydawnictwa został ogłoszony dekret w sprawie modyfikacji stref zakazanych dla żeglugi powietrznej na obszarze Italji.

13. Niemcy. — W Nr. 44 „Nachrichten für Luftfahrer" z 1935 r. została ogłoszona strefa niebezpieczna dla żeglugi powietrznej w obrębie 15 km wokół obserwatorium Aerologicznego w Lindenburg, pow. Beeskow-Storkow.

W Nr. 49 tegoż wydawnictwa został opublikowany aktualny wykaz lotnisk otwartych do użytku publicznego w Rzeszy Niemieckiej.

W Nr. 699 „Bulletin de Renseignements de la CINA" zostały opublikowane zarządzenia w sprawie oświetlenia przeszkód (wież kościelnych) przy lotnisku Berlin-Tempelhof.

14. Stany Zjedn. Am. Półn. — W Nr. 44 „Nachrichten für Luftfahrer" z 1935 r. został opublikowany wykaz stref zakazanych dla żeglugi powietrznej w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej.

15. Szwecja. — W Nr. 49 „Nachrichten für Luftfahrer" z 1935 r. został opublikowany przekład rozporządzenia władz szwedzkich, dotyczącego przylotu cudzoziemskich statków powietrznych wojskowych.

W Nr. 697 „Bulletin de Renseignements de la CINA" z 1935 r. zostały opublikowane rozkłady pracy stacyj radiotelegraficznych i radiogoniometrycznych żeglugi powietrznej oraz godzin nadawania obserwacyj meteorologicznych na obszarze Szwecji.

16. Węgry. — Na lotnisku Mátyásföld pod Budapesztem zostało zainstalowane oświetlenie nocne, składające się z dwóch ruchomych reflektorów po 600.000 świec każdy.

Ponieważ instalacja ta jest tymczasowa, może być uruchomiona tylko w tym wypadku, gdy lotnisko zostanie zawiadomione o potrzebie oświetlenia do godz. 16-ej.

Opłata za oświetlenie wynosi 16 pengö za godzinę i dolicza się do normalnych opłat za lądowanie, przyczem każda rozpoczęta godzina liczy się za całą.